10
Afschaffing plusregio's

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's (33659).**

Minister **Plasterk**:
Voorzitter. Er resteren nog een paar vragen over de Wgr-plus. De heer Koole, mevrouw Van Bijsterveld en mevrouw Huijbregts hebben een vraag over de procedure opgeworpen. Dat gaat over het punt dat al een concept-AMvB werd opgesteld voordat de Eerste Kamer zich had gebogen over het wetsvoorstel waarop die AMvB is gebaseerd. Zij vroegen of ik dat een wenselijke gang van zaken acht. Dat is een oude discussie. Ik wil daar zo min mogelijk mijn vingers aan branden, maar ik moet wel antwoord geven op die vraag. Het antwoord is dat het kabinet net als vorige kabinetten van mening is dat een ontwerp-AMvB in procedure kan worden gebracht zodra de Tweede Kamer het wetsvoorstel dat daarvoor de grondslag biedt, heeft aanvaardt. Dan staat immers de tekst van de delegatiebepaling vast. Maar dan zou bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer kunnen blijken dat het alsnog zou moeten worden aangepast. Dat risico is voor de regering als zij de behandeling in de Eerste Kamer niet wil afwachten. De staatsrechtelijke positie van de Eerste Kamer is daarbij dus niet in het geding. Over die hele kwestie is eerder, in 2010, al eens advies gevraagd aan de Raad van State. Die heeft dat standpunt destijds onderschreven. In het concrete geval heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in lijn met dat standpunt gemeld dat noch met de voordracht ter verkrijging van het advies van de Afdeling advisering, noch met het advies zelf voldongen feiten zullen worden gecreëerd.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Engels van D66. Daar liep ik non-verbaal al enigszins op vooruit. Hij vroeg of de regering bereid zou zijn om via een novelle of een niet-inwerkingtreding ervoor te zorgen dat die vervoerregio's er niet komen. Het korte antwoord daarop is nee. Wij denken dat het echt goed is dat ze er wel komen. Dat is ook de strekking van het debat vandaag. Ik kan me de redenering van de heer Engels vanuit de staatsrechtelijke zuiverheid heel goed voorstellen. Ik heb dus ook gezegd dat er een zeker pragmatisme aan te pas komt. Zuiverheid is een groot goed, dat is waar, maar het is tegelijkertijd voor het openbaar vervoer in de Randstad goed om de organisatie te laten zoals men die met de omliggende gemeenten heeft georganiseerd. Vanuit de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt daar op aangedrongen. Ik zou willen vasthouden aan het bieden van die mogelijkheid.

De heer Meijer vroeg wat de consequenties zijn van de ontwikkeling in de samenwerking tussen Arnhem en Nijmegen. Die steden vormen een belangrijke tweelingstad langs de oevers van de Nederrijn en de Waal. Zij verkennen, voor zover ik weet, op dit moment een nieuwe vorm van samenwerking na afschaffing van de Wgr-plus. Ze spreken dan over de stadsregio Arnhem-Nijmegen. Ik volg dat met interesse, maar het is inderdaad een samenwerking van onderop. Het staat gemeenten natuurlijk vrij om daarvoor te kiezen.

Dan werd er gevraagd hoe ik aankijk tegen de toekomstverwachtingen van de burgemeester van de groeistad Eindhoven. Allereerst is de economische ontwikkeling van de regio Eindhoven indrukwekkend. Die resulteert ook in nieuwe sturingsvragen. De burgemeester van Eindhoven heeft uitgesproken meningen over het bestuur van Nederland. Het is moeilijk om die niet regelmatig tegen te komen. Het lijkt mij van het grootste belang om te bouwen aan een goede samenwerking tussen Eindhoven en de omliggende gemeenten en ook met de metropoolregio, zoals dat in de Metropoolregio Eindhoven wordt beoogd. Ik denk dat daar wellicht het eerste accent zou kunnen liggen, maar dat is echt aan de stad Eindhoven en de omliggende gemeenten zelf.

De laatste vraag, dacht ik, is ook van de heer Meijer. Hij vroeg naar mijn visie op de toekomst van het bestuur van de grootstedelijke agglomeraties. Ik ben blij dat de heer Meijer die vraag heeft gesteld, want vandaag praten we over juridische structuren en we hebben hier al vaker gepraat over indelings- en herindelingskwesties, maar er ligt een veel grotere agenda voor op het gebied van grootstedelijke agglomeraties. Ik heb al eerder gemeld dat ik in het kader van de ontwikkeling van de Agenda Stad in 2015 als coördinerend minister op dat terrein wil komen met een aansprekende agenda voor het versterken van de economie en het leven en welzijn in de grote steden. Dat begrip grote stad neem ik ruim, want als je het van een afstand bekijkt is Nederland eigenlijk één groot verstedelijkt gebied. Ik zal daar een voorzet voor doen. Overigens ga ik daarover in detail nog in discussie met de gemeenten. Die hebben er een grote rol in. Dat doe ik ook met andere maatschappelijke partners: het bedrijfsleven en andere organisaties die zich daarbij willen voegen. Ook bij het voorzitterschap van Europa volgend jaar zal de Urban Agenda wat mij betreft een van de terreinen zijn waar we grote aandacht aan zullen besteden. Ik hoop op dit onderwerp nog terug te komen in gesprek met deze Kamer. Ik denk dat ik hiermee de vragen heb beantwoord.

Mevrouw **Van Bijsterveld** (CDA):
Voorzitter. Graag danken wij de minister voor zijn serieuze en inhoudelijke beantwoording van de vragen. In deze tweede termijn kan mijn fractie heel kort zijn. Wij zullen het wetsvoorstel ondersteunen. We zijn in het bijzonder blij met de toezeggingen van de minister dat hij de overdracht van taken naar de metropoolregio, naar de vervoersregio in de gaten zal houden. Hij zal de vinger aan de pols houden, rapporteren en is bereid tot interventie als het onverwacht en onverhoopt aan de orde mocht zijn. We vinden het ook prettig dat hij bekijkt of er zich geen structurele problemen zullen voordoen in de verhouding tussen provincies en gemeenten bij het opheffen van de Wgr-plusregio's. Daar zijn we blij mee.

Tot slot wil ik een laatste fundamenteel punt naar voren brengen. Ik vind het ook heel nuttig dat we goed hebben gesproken over de manier waarop we naar de hoofdstructuur aan moeten kijken. Het uitgangspunt is dat er in principe uitzonderingen mogelijk zijn. Die moeten dan wel beargumenteerd worden. De minister had het over de bewijslast. Een punt dat ik hem nog wel wil meegeven is dat wij hadden verwacht dat er iets inhoudelijker ingegaan was op de opheffing van de Wgr-plusregio's, maar we kunnen met het resultaat leven. Wij steunen dit wetsontwerp dus.

De heer **Koole** (PvdA):
Voorzitter. Ook wij danken de minister voor de beantwoording van de vragen. Ik wil de heer Meijer alsnog feliciteren met zijn maidenspeech. Net sprak ik voor hij die hield, dus ik kan hem nu pas feliciteren. Het is echter wel van harte gemeend.

De beantwoording van de vragen leidt ertoe dat de PvdA-fractie dit wetsvoorstel zal steunen. Ik heb nog een enkele opmerking. De minister heeft ook gezegd dat Rotterdam, Den Haag en de provincie Zuid-Holland misschien een voorbeeld zouden kunnen nemen aan Amsterdam en de provincie Noord-Holland, die een convenant hebben gesloten. Misschien zou het handig zijn als de minister beide partijen, de provincie Zuid-Holland enerzijds en de steden Rotterdam en Den Haag anderzijds, een duwtje in de rug geeft. Mijn vraag aan de minister is of hij een initiatief wil nemen om het gesprek tussen de beide kanten in Zuid-Holland te bevorderen. Het moet immers niet zo zijn dat besturen met de rug naar elkaar toe staan en er daardoor geen vorderingen gemaakt worden. Het lijkt me heel goed als die impasse uiteindelijk wordt doorbroken.

Een tweede opmerking is dat ik heel blij ben dat de minister gezegd heeft dat hij de vinger aan de pols houdt met betrekking tot de termijn waarin een en ander moet geschieden. De minister heeft toegezegd aan de Eerste Kamer — ik neem aan ook aan de Tweede Kamer — over een halfjaar te rapporteren over de stand van zaken. Het ligt voor de hand dat een en ander dan een heel eind gevorderd zal zijn en, mocht dat niet het geval zijn, dat er dan iets zal gebeuren. Hij wilde nog niet zeggen wat precies om strategisch gedrag te vermijden, maar de minister zal dan toch initiatieven nemen zodat er ook daar wat gebeurt.

Wat de concept-AMvB en de behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer betreft, heeft de minister de formeel staatsrechtelijke positie herhaald: zo hebben wij dat nu eenmaal bepaald. Zeker, die bestaat. Ik vroeg ook niet of het kan, maar of het wenselijk is. De minister mag zelf bepalen of hij daarop antwoordt, maar dat was mijn vraag.

Ik zat met nog één puntje te stoeien: de vrijwilligheid van de speciale Wgr-regeling. In de eerste termijn had ik gevraagd of zo'n Wgr-regeling, zo'n vervoersautoriteit, alleen maar tot stand komt als de gemeenten en provincies die daartoe besluiten, daarom vragen. Als de regering zelf een gebied aan zou kunnen wijzen waar een vervoersautoriteit zou moeten ontstaan, wat is er dan nog vrijwillig aan? Ik zou graag verhelderd willen zien wat precies de vrijwilligheid hier is. Maar alles bij elkaar bezien, zullen wij het wetsvoorstel zeker steunen.

Mevrouw **Huijbregts-Schiedon** (VVD):
Voorzitter. Allereerst ook onze felicitaties aan het adres van de heer Meijer. De minister heeft zijn antwoord op onze vragen over de interpretatie van de betekenisvolle rol van de provincie aangescherpt: hij heeft niet alleen zijn voorkeur voor een convenant uitgesproken, hij heeft ook gezegd dat dat de beste manier zou zijn. Als we dat mogen interpreteren als een toezegging aan de Kamer zijn we helemaal blij. Ik sluit me verder aan bij de suggesties van collega Koole om de minister daarbij een rol te laten spelen. De overgangsperiode van een half jaar wachten wij met belangstelling af, gelet op wat er in een half jaar allemaal wel niet kan gebeuren. Ook daarin vragen wij natuurlijk een leidende rol van de minister. Het moge duidelijk zijn dat, wanneer daarop ook nog een positief antwoord komt, mijn fractie instemt met dit voorstel.

De heer **Meijer** (SP):
Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording en zijn compliment. In dat antwoord herhaalde hij enkele keren een uitspraak over het takenpakket van de Wgr-plus, luidende: ik denk dat de provincies uitstekend in staat zijn om dit mee te nemen. De minister heeft gelijk als hij stelt dat de provincies zijn toegesneden op ruimte, vervoer en natuur. Maar dat heeft zijn beperkingen als het gaat om stedelijke en agglomeratiezaken. Ik spreek vanuit de praktijk, waarin ik dat van twee kanten heb meegemaakt: tien jaar in de Amsterdamse en Rotterdamse gemeentepolitiek en dertien jaar in de Zuid-Hollandse Staten. Mijn conclusie is dat de provincies goed werk doen, maar dat dit ontsnapt aan de aandacht van de stedelijke kiezers en dat die provinciale rol voor de steden vaak een bron is van onbegrip, vertraging en teleurstelling. Niet uit boze opzet of iets dergelijks, maar toch wel door langs elkaar heen werken met verschillende prioriteitsstellingen. Juist daarom zijn ooit Rijnmond, de stadsprovincie en de plusregio's verzonnen en daarom bestaat er bij de traditionele regeringspartijen op plaatselijk niveau zo veel bijval voor de metropoolregio. Om elk misverstand te vermijden: ik heb het dan over de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, die nu in de belangstelling staat. Om verder misverstand te vermijden: het zijn juist de SP-raadsfracties die zich hebben gekeerd tegen een sterke metropoolregio met een breed takenpakket.

De minister stelt dat hij terug wil naar de bestuurlijke hoofdstructuur. Dat is ook mogelijk in de vorm van de agglomeratieprovincies die nu door de regering worden afgewezen. Ik blijf het wat merkwaardig en eigenlijk ook droevig vinden dat een minister van de Partij van de Arbeid voorstelt om datgene af te schaffen wat zijn partij ooit zeer waardevol vond. Terecht verwijst de minister naar de drie grote steden met een eigen vervoerbedrijf. Anders dan voor het buitengebied volgt Nederland hier de Europese wetgeving, waarvan ik als rapporteur de opsteller was en die overheidsbedrijven nog steeds toestaat, naast een systeem van aanbesteding bij private bedrijven. Ziet de minister die vervoerregio als een bescherming van dat Nederlandse uitzonderingsrecht? Dat zou ze waardevol kunnen maken.

Naar aanleiding van de brief van de VNG: wat is ertegen om de Wgr-plusgelden voor lokale vervoertaken in het Gemeentefonds terecht te laten komen in plaats van in het Provinciefonds, waarna er weer gekibbel tussen gemeenten en provincies zal ontstaan? Sommige provincies zullen daar prima aan meewerken, maar andere niet. Dat probleem kun je beter wegnemen.

In mijn eerste termijn ben ik begonnen met te zeggen dat ik mij de toekomst herinner. Ik richt me nu op de toekomst na de plusregio's. Mijn fractie zou eventueel kunnen instemmen met dit wetsvoorstel, als ze het vertrouwen heeft dat de regering voortwerkt aan het oplossen van agglomeratieproblemen, het wegnemen van nodeloze conflicten en de democratische controle daarop. De minister heeft alleen op een deel van het eerste punt een toezegging

gedaan die ik waardeer. Ik weet dat de minister niet blij wordt als de Kamer hem om een visie vraagt. Toch denk ik dat juist in dit geval een visie op de toekomst noodzakelijk is. Anders gaat alles wat er in de afgelopen 50 jaar is gebeurd, zich weer herhalen. Ik denk dat het een steun voor de minister is als de Kamer zich uitspreekt over de wenselijkheid van een samenhangende toekomstoplossing. Daarom zal ik de vanochtend aangekondigde motie nu indienen.

Door de leden Meijer, De Boer, Kox, Ruers, Gerkens, Elzinga en Quik-Schuijt wordt de volgende motie voorgesteld:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat grote steden en agglomeraties in en buiten Nederland in toenemende mate aandacht vragen voor de belangrijke economische en culturele rol die zij spelen;

overwegende dat sinds 1965 voortdurend plannen zijn ontwikkeld voor en is geëxperimenteerd met bestuursconstructies waarin grote steden en hun omgeving gezamenlijk grensoverschrijdende gemeentelijke taken en in een aantal gevallen ook een deel van de provinciale taken uitvoeren, vanuit de verwachting dat dit zal leiden tot een betere kwaliteit van bestuur;

overwegende dat de gemeenten die tot nu toe samenwerken in de plusregio's Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden het voornemen hebben om met ingang van 2015 naast de vervoerregio een nieuwe tussenbestuurslaag te vormen onder de verzamelnaam "Metropoolregio Rotterdam-Den Haag";

verzoekt de regering om een visie te ontwikkelen met betrekking tot:

- de wijze waarop in de grote stedelijke agglomeraties bestuurlijke conflicten tussen gemeente, provincie, WGR-samenwerkingsverbanden en eventuele vervoersregio's vermeden kunnen worden;
- de wijze waarop ook in de toekomst de in eerdere wetten en experimenten beoogde kwalitatief goede oplossingen van grootstedelijke vraagstukken kunnen worden bevorderd;
- de wijze waarop democratische controle door de kiezers kan plaatsvinden op het ten behoeve van de agglomeratie gevoerde beleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt letter J (33659).

☐

De heer **Engels** (D66):
Voorzitter. Ook ik wil de minister danken voor de reactie op de inbreng van de fractie van D66. Vervolgens wil ik nog twee kleine concrete zaken aanroeren, gevolgd door een fundamenteel punt en de conclusie.

Mijn eerste concrete opmerking is dat ik van de minister heb begrepen dat de vervoerregio wordt gezien als een structurele oplossing. Nogmaals, dat deed mij denken aan het debat over de Wgr-plus, dat we hier meen ik in 2006 hebben gevoerd. Deze werd ook als een structurele oplossing gezien. Dat betekent dat de aanvaarding van dit wetsvoorstel en dus het mogelijk maken van een vervoerregio, net als bij de Wgr-plus, een bijdrage betekent aan een verdere bestuurlijke versnippering en dus aan het voortduren van de gebreken, ook bij deze vorm van bestuurlijke samenwerking, waarvan de belangrijkste zijn: de indirecte democratische legitimatie, daardoor een gebrekkige politieke controle en regelmatig vraagtekens bij bestuurlijke slagvaardigheid.

Mijn tweede concrete opmerking betreft de metropoolregio. Dat is een innovatieve ontwikkeling in een grootstedelijk gebied, in dit geval Den Haag/Rotterdam. Het is jammer dat de minister geen perspectief heeft willen geven aan de mogelijke wens van de metropoolregio om in het eigen traject naar ik vermoed op den duur de verkeer- en vervoertaak, die nu via de vervoerregio binnenkomt, te integreren in de metropoolregio zelf. Dat zo zijnde, lijkt het erop dat de oplossing die we nu wettelijk gaan bieden eigenlijk al achter de ontwikkeling aanloopt. Dat is een onaantrekkelijk perspectief. Als de levensvatbaarheid van de Metropoolregio zou groeien en de nadelen van deze tussenfiguur zouden worden gemitigeerd, zouden wij vandaag een stap zetten die dat proces niet helpt, maar eigenlijk zou kunnen frustreren.

Het hoofdbestanddeel van mijn reactie in tweede termijn: ik heb de minister een aantal fundamentele observaties voorgehouden over de twee dubbelzinnigheden in het voorstel. die ik tegelijkertijd namens mijn fractie als fundamenteel heb aangemerkt. Zo is er een vorm van bestuurlijke samenwerking die als strijdig met de bestuurlijke hoofdstructuur moet worden afgeschaft; dat steunen wij. Tegelijk wordt er nu een andere vorm, weliswaar geen Wgr-plus maar wel een vorm van samenwerking met kennelijk dezelfde evidente nadelen, geïntroduceerd. Dat is een heel belangrijke dubbelzinnigheid. Daarmee wordt dus voortgegaan op het pad om te zoeken naar ad-hocoplossingen voor problemen die op zich niet irreëel zijn — dat geef ik de minister toe — en accepteren wij opnieuw, maar dan in een andere vorm, dat wij weer niet binnen de hoofdstructuur op een goede en slagvaardige wijze gaan besturen. Daarmee zullen de objectieve en ernstige nadelen die uit onderzoeken blijken, blijven bestaan.

Afrondend — ik zal niet meer tijd vragen — betekent dit dat ik geen andere weg zie dan mijn fractie te adviseren om het voorstel niet te aanvaarden.

☐

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Voorzitter. Namens mijn fractie dank ik de minister voor de beantwoording van de vragen die wij hadden gesteld. Ik zal het maar eerlijk zeggen: als fractie staan wij voor een dilemma. Ik wil dat straks ook in mijn fractie bespreken om ons standpunt uiteindelijk bij de stemming te laten blijken. Enerzijds vinden ook wij een terugkeer naar de bestuurlijke hoofdstructuur winst. Daarbij past de opheffing van de Wgr-plusregio's. Het is een oude wens van de ChristenUnie om die helderheid terug te brengen. Anderzijds zien wij elementen terugkeren in dit voorstel die inderdaad, zoals collega Engels aangaf, weer precies hetzelfde doen. Daarmee komen wij voor een dilemma te staan. Dat is de hoofdafwe-

ging die wij hebben te maken. Hoe wij daarin kiezen zal straks blijken bij de stemming.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. De minister zei: "De verhuisdozen staan klaar, maar op eigen risico". Ik vind dat eigenlijk een beetje irreëel, want vandaag spreken we over de wet. Die moet op 1 januari ingaan. Het risico van het anticiperen wordt bij de lagere overheden gelegd. Echter, als zij niet geanticipeerd zouden hebben, hadden zij ook het risico gelopen. Een wetgeving met dergelijk korte invoeringstermijnen die het risico van het al dan niet anticiperen geheel bij de lagere overheden legt, vind ik eigenlijk een beetje onbehoorlijk van de landelijke overheid. Zij moeten immers gokken wat de einduitkomst is en daarop anticiperen; zij lopen daarmee het risico. Dat vind ik eigenlijk niet netjes.

De minister zei ook dat dit wetsvoorstel de strijd niet aanwakkert maar hem oplost. Vervolgens noemt hij een aantal voorbeelden, met name uit de provincies, waar vervoerregio's worden ingesteld. Ik heb signalen ontvangen uit de provincie Utrecht, waar met name op het gebied van vervoer, voor zover ik begrijp, nog wel de nodige frictie tussen de stad en de provincie bestaat, omdat de provincie het daarbij voor het zeggen krijgt, terwijl de stad juist op het gebied van het vervoer heel grote belangen heeft. Ik zie nog niet een-twee-drie hoe dit wetsvoorstel dat conflict oplost. Misschien kan de minister daar ook iets over zeggen en kan hij aangeven of hij ook daarbij een termijn van bijvoorbeeld een halfjaar kan hanteren om te bekijken hoe het gaat, en of er daarbij ook andere opties zijn. In theorie zou het natuurlijk mogelijk zijn dat ook daar een vervoerregio wordt ingesteld. Wellicht kan de minister daar nog heel kort iets over zeggen.

In zijn argumentatie van de afschaffing van de Wgr-plusregio's vind ik de minister tijdens de behandeling vandaag een stuk duidelijker dan in het hele wetstraject hiervoor. Het is nu heel duidelijk dat we teruggaan van de taken naar de hoofdstructuur. Alle andere argumenten die zijn genoemd, waren er misschien een beetje extra bij gezocht, maar hét argument is: terug naar de hoofdstructuur. Op zich kunnen wij ons daarin vinden. Wij zijn ook niet principieel tegen de afschaffing van de Wgr-plusregio's. Wel blijft het de vraag of de hoofdstructuur voldoende oplossingen biedt voor de grootstedelijke problematiek en voor de intergemeentelijke samenwerking. Wat wij heel erg missen is dat er ook wordt nagedacht over de vraag hoe je dit, behalve met vervoerregio's, oplost. Wij vinden het van groot belang dat dit ook gebeurt. Daarom zullen wij de motie-Meijer zeker steunen.

Blijft over de vraag: wat gaan wij doen? Dat weet ik nog niet. In de loop van de behandeling van het wetsvoorstel is er inmiddels zodanig geanticipeerd dat de noodzaak die er eerder volgens ons niet was, inmiddels min of meer gecreëerd is. We worden een beetje voor een voldongen feit gesteld. Daar houden wij niet zo van. Ik zal in mijn fractie gaan bespreken welke uiteindelijke afweging wij zullen maken.

De **voorzitter**:
Ik stel vast dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in de gelegenheid is om meteen te antwoorden.

Minister **Plasterk**:
Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in de tweede termijn. Ik ga de sprekers in volgorde langs.

Ik dank mevrouw Van Bijsterveld voor de steun. De toezeggingen staan. We komen er dus hopelijk niet op terug, maar zo nodig wel. Ik dank haar ook voor de steun aan de overweging om nu niet te kiezen voor de manier waarop het eventueel zou worden opgelost als men er niet uit zou komen. Het hangt er immers ook net een beetje van af wie de spaak in het wiel steekt. Strategisch gedrag willen wij voorkomen. Het uitgangspunt is echt — dat zeg ik dan ook meteen toe aan de heer Koole — dat ik dat zal entameren. Ik zal dus ook contact opnemen met de burgemeesters van de grote steden en de CvdK's, en op die manier de provinciebesturen, om er bij hen op aan te dringen het er niet op aan te laten komen en dit onderling goed te regelen. Dat zeg ik toe. Ik dank dus voor de steun op dit punt.

De heer Koole vroeg nog naar de vrijwilligheid bij de vervoerregio's. Het antwoord is bevestigend: dat is vrijwillig. In de AMvB staat dat als er een dergelijke vervoerregio is, daaraan die taak kan worden toebedeeld. Maar die is er alleen als men ervoor kiest om hem in te stellen. Anders kan het niet worden toebedeeld. Ik deel de opvatting van de heer Koole dat het aantrekkelijk is om dat te doen.

Ik dank mevrouw Huijbregts voor de steun. Op de twee punten heb ik toezeggingen gedaan, dus ik zal het voortouw nemen om ervoor te zorgen dat de bedoeling, die vrij breed door de Kamer wordt gedeeld, ook bij eenieder duidelijk is.

Ik dank de heer Meijer voor zijn inbreng en voor de steun aan de gedachte om terug te keren naar de bestuurlijke hoofdstructuur. De suggestie om de Wgr-plusgelden naar het Gemeentefonds door te sluizen vind ik als minister van BZK natuurlijk interessant, want dan gaan ze van de I en M-begroting naar die van BZK. Echter, laat duidelijk zijn dat het BDU-geld op de I en M-begroting blijft staan. Dat geld wordt dan eventueel naar die vervoerregio's doorgeleid.

In het kader van een visie op de toekomst heb ik toegezegd om te komen met een Agenda Stad. Onderdeel daarvan kunnen ook de bestuurlijke knelpunten zijn die men tegenkomt. Die toezegging staat dus. De motie gaat verder dan dat en lijkt in die zin enigszins op de eerdere twee moties-Vliegenthart, die vroegen om een visie op het binnenlands bestuur. Die staat allereerst, kort samengevat, in het regeerakkoord en heb ik op verzoek van de SP-fractie tot tweemaal toe nader uitgewerkt in een vuistdik rapport. Dat heeft toen overigens niet geleid tot steun van de SP-fractie voor de concrete wetsvoorstellen. Echter, op het punt dat vandaag voorligt, hoop ik zeker op steun van de SP-fractie. Ik zeg ook toe dat wij op datgene wat hier de crux is, namelijk de bestuurlijke consequenties van het belang van de grote steden, terug zullen komen in het kader van de Agenda Stad. Ik hoop dat de heer Meijer met die toezegging

zal kunnen leven. Daar zou ik het wat mij betreft ook bij willen laten.

Ik heb mijn best gedaan om de heer Engels te bewegen tot steun voor dit voorstel. D66 zal die steun niet geven. Op dit uur en met zo'n volle agenda wil ik nu geen discussie uitlokken over de vraag of de heer Engels nou vindt dat er meer of dat er minder vervoerregio's en Wgr-plusregio's zouden moeten zijn. Het is een feit en het standpunt is kennelijk bepaald. Als de wethouders Langenberg van Rotterdam, Ollongren van Amsterdam en Tom de Bruijn van Den Haag straks wellicht in hun college kunnen melden dat de Eerste Kamer heeft gesteund dat er een vervoerregio, die zij zo wensen, kan komen, dan is dat kennelijk niet met steun van D66 gebeurt. Maar gelukkig zijn er wellicht nog andere partijen die dat mogelijk maken.

De heer Kuiper meldt dat hij er nog even over wil nadenken met zijn fractie. Ik snap zijn zorg heel goed. Ik hoop dat het dichtschroeien — laten we die term gebruiken — dat heeft plaatsgevonden doordat we de AMvB hebben toegespitst, waardoor die vervoerstaken naar een openbaar lichaam gaan dat geen andere taken dan vervoerstaken heeft, ertoe leidt dat de zorg die kennelijk bij de ChristenUnie-fractie leeft, voldoende wordt ondervangen. Ik hoop dus dat de heer Kuiper dat ook zo ervaart en dan het voorstel zou kunnen steunen. Zijn zorg is eerlijk gezegd ook mijn zorg. Ik geloof dat het een breed gedeelde zorg is. Die vervoerregio is vanuit pragmatisme oké, maar hij moet niet uitgroeien tot een soort miniprovincie.

Ik ben het eens met mevrouw De Boer dat anticiperen op wetten die nog niet vaststaan, altijd ingewikkeld is. Je kunt zeggen dat het in het regeerakkoord stond, al neemt dat niet alle bezwaren weg. Maar goed, men wist dat er een Tweede Kamermeerderheid was voor het plan. Bij de behandeling in de Tweede Kamer liet zich wel aanzien dat de steun breder was. Dan gaat men er hier en daar alvast op vooruitlopen, maar dat mag de Eerste Kamer nooit in een dwangpositie brengen. Uiteindelijk is het immers aan de Eerste Kamer.

Mevrouw De Boer vroeg ook of er discussies zijn opgelost. Omdat zij Utrecht noemde, wil ik daarop ingaan. Sinds jaar en dag is er discussie tussen de stad en de provincie Utrecht over de vraag wie er over het openbaar vervoer gaat. Het is mij bekend dat het gemeentebestuur in Utrecht heeft gezegd dat het zo'n derde vervoerregio zou willen hebben. Naar mijn smaak hebben we die knoop echt doorgehakt door te zeggen: die fijnmazigheid van het openbaar vervoernetwerk, inclusief het gemeentelijk vervoerbedrijf, is in Utrecht toch anders dan in Amsterdam of in de regio Rotterdam-Den Haag. Daar trekken we op een gegeven moment de streep. Dat is dus eigenlijk wel helder. Als men zou besluiten om van alles te gaan doen, dan kan dat natuurlijk in Utrecht en de omliggende gemeenten, maar de BDU-gelden gaan naar de provincie. Het is dan aan de provincie om, eventueel met de gemeente, plannen te maken. We gaan daar dus niet op enig moment nog verandering in aanbrengen en daarom is er ook geen halfjaartermijn voor nodig. Niet iedereen zal er blij mee zijn — je moet altijd kiezen — maar we hebben in ieder geval de knoop doorgehakt. Die kwestie is dus achter de rug.

Ik hoop dat we op de wens van mevrouw De Boer om verder te denken over de positie van de stad nader kunnen terugkomen naar aanleiding van de Agenda Stad. Ik verheug mij daarop en ik hoop natuurlijk ook op de steun van GroenLinks voor deze belangrijke wet.

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Ik hoorde de minister in zijn advies over de motie zeggen dat hij geen apart visiestuk wil. In de motie van de heer Meijer worden drie punten genoemd waarop een visie wordt gevraagd. Zijn dat punten die meegenomen kunnen worden in de Agenda Stad? Kan de minister toezeggen dat er in de Agenda Stad aandacht aan besteed kan worden?

Minister **Plasterk**:
Ja. Waar uit de knelpunten rond het belang van de stad voortvloeit dat er opnieuw moet worden gekeken naar bijvoorbeeld conflicten met de provincie of Wgr-samenwerkingsverbanden, dan kan het in die context aan de orde komen. Wat ik niet zou willen, en ik hoop op enig begrip daarvoor, is ten derden male een visiestuk over middenbestuur schrijven. Als er bestuurlijke knelpunten aan de orde komen in het kader van de Agenda Stad, dan kunnen we die natuurlijk vol signaleren.

Daarmee heb ik volgens mij alle vragen beantwoord, voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over dit wetsvoorstel en de motie zullen wij vanavond aan het einde van de vergadering stemmen.

Ik heb nog een mededeling voor onder anderen de minister. Er is een MO gepland met de minister voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over het wetsvoorstel Wijziging van de Kieswet en de Wet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba, houdende aanpassing van de regeling met betrekking tot het kiesrecht van niet-Nederlanders bij eilandsraadsverkiezingen (33900), aansluitend aan dit debat in commissiekamer 3.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.